

## 科学研究費助成事業（科学研究費補助金）研究成果報告書

平成25年5月28日現在

機関番号：11301

研究種目：挑戦的萌芽研究

研究期間：2009～2012

課題番号：21653006

研究課題名（和文） 物品流通関係当事者についての法とその他の行動調整メカニズム

研究課題名（英文） The function of law and other social norms: case of goods transport in Japan

研究代表者

清水 真希子 (SHIMIZU MAKIKO)

東北大学・大学院法学研究科・准教授

研究者番号：50302641

研究成果の概要（和文）：

本研究では、専門業者が提供する物流業務（ロジスティクス業務）を対象として取引実務を明らかにし、そこで法規範とその他の行動調整メカニズムがどのように機能しているかを明らかにすることを目的として、運送法制に関する研究、隣接諸分野における理論の研究、実態調査の方法論についての研究を行い、各種の物流業者や荷主企業を対象とする実態調査を行った。

研究成果の概要（英文）：

This investigation aims first to reveal the practice of transactions between logistics service providers and their clients, then to analyze how contract and non-legal norms function in such transactions. The investigation was conducted from four different angles. Literature was reviewed in the field of transport law, in the interdisciplinary theories of law and social norms, and in the field of research methodology, followed by the interviews to the logistics service providers and their clients.

交付決定額

（金額単位：円）

	直接経費	間接経費	合計
2009年度	500,000	0	500,000
2010年度	0	0	0
2011年度	700,000	210,000	910,000
2012年度	500,000	150,000	650,000
年度			
総計	1,700,000	360,000	2,060,000

研究分野：民事法学

科研費の分科・細目：法学・民事法学

キーワード：取引法

### 1. 研究開始当初の背景

本研究は、筆者の過去の未完の研究に着想を得るものである。その研究では、取引法の分野では物品流通は漠然と売買契約の連鎖であると考えられてきたが、それでは、現代

の流通が果たす高度な経済的機能（物流機能、決済機能、情報流通等）を説明できないという問題意識に基づき、流通論の分野の研究と実態調査を通じて、物品流通過程における契約のあり方を明らかにしようとした。しかし、この研究では、流通過程で当事者が行動を調

整し流通の経済的機能を達成するにあたって、法規範（契約）だけでなくそれ以外のメカニズムも作用していることが判明したが、それらの交錯について十分な検討ができなかったという点、また、実態調査の方法についての知識・理解が十分でなく、社会科学の実証研究として十分に正当化できる調査方法をとることができなかったという点に問題が残った。

上記の研究では、物品の流通の全体（商流、物流、情報流）を視野に入れていた。しかし、高度な流通は、高度な物流機能（商法の研究者が通常念頭に置く運送業務だけでなく、いわゆるロジスティクス業務を含む）の提供があって初めて可能となるものである。そして、このようなロジスティクス業務は、しばしば、商流における当事者ではなく、専門業者によって提供される。そこで、本研究では、流通の中でも特に外部のプロバイダーによる物流機能の提供に焦点をあてることにした。

## 2. 研究の目的

本研究は、専門業者が提供する物流業務を対象として取引実務を明らかにし、そこで法規範とその他の行動調整メカニズムがどのように機能しているかを明らかにすることを目的とする。この分野は、法が念頭においている規律（商法や国際海上物品運送法などに根拠を置く運送契約法制）と現実の取引のあり方の乖離が大きいので、この分野の取引実務を調査することは、運送取引法の枠内としても意義がある。

## 3. 研究の方法

上記のような目的のもと、本研究は、次の4つの異なる方向から研究を行った。

第1は、運送法制に関する研究である。物流取引の実際を理解するためには、その前提として、物流に関する取引の当事者が置かれている法的規律の枠組みに関する理解が不可欠である。その一環として、まず、本研究では、特に、国際的な運送契約において準拠法とされることが多く、世界の運送法制のなかで主導的な地位にあるイギリスの運送法制についての研究をおこなった。また、ロジスティクスの契約についての法的な研究は諸外国においても例が少なく、筆者の知る限りでは、北欧でいくつかの注目すべき研究が散見される。そこで本研究では、北欧における議論の状況について検討した。さらに、運送に関する法的な規律の近年の大きな変動のひとつとして、EUにおける海運同盟に対する競争法の一括適用除外廃止の問題がある。EUのこのような政策の変更は、海運同盟という、すでに弱体化していたとはいえ、現在の

国際海上運送のあり方を規定する大きな要因となったものにとどめを刺すものとなった。そこで、本研究では、EUにおける政策変更と、日本における同様の議論に関して検討を行った。

第2は、新制度論、経済社会学、その他の社会科学の分野における議論である。本研究は、上記のように、合意された業務を現実遂行して契約の目的を達成できるように当事者の行動を調整するために、法規範だけが働いているわけではないという認識に基づくものである。このような観点については、関係的契約についてのMacaulayの研究を端緒として、社会科学の諸分野で議論がある。本研究は、それらの分野における議論の発展について文献調査を行った。

第3は、実態調査の方法論についてである。既述のとおり、本研究の背景には、過去に実態調査を試みたが十分な質を確保できなかったことに対する反省がある。これまで取引法の分野では、方法論に意識して実態調査がなされることがあまりなかった。本研究では、この点を改善するために、質的調査を中心として、他の社会科学分野における実態調査の方法論について調査した。

第4は、実態調査である。既に述べたとおり、本研究は、専門業者による高度な物流機能の提供に焦点をあてることとした。そこで、そのようなサービスを提供している物流業者や、サービスを受ける荷主企業に対してヒアリング等を行い、取引の実務を明らかにしようとした。

## 4. 研究成果

以下では、3. で述べた4つの分類に即して本研究の成果の概要を述べる。

### (1) 運送法に関する研究

本研究では、第1に、イギリス法運送法制について調査した。運送法の分野でイギリス法は国際的にも最も影響力が大きい法源である。内容が広範にわたるため、ここで個々の論点を紹介することはできないが、概括的なところで、日本法による理解と大きく異なるところを列挙すると以下のようにいえる。①イギリス運送法では、契約法、不法行為法に加え、英米法に特有の概念である bailment が法源となる。不法行為法についても、各種の不法行為に細分されているという英米法の特徴があり、運送との関係では、特に convergence と negligence という不法行為類型が法源となる。②イギリス法では判例法に依拠する部分が大きく存在するものの、他方で、国内陸上運送以外の部分については制定法が整備され、しかもその大部分は、制定法によって各種の国際条約を取り込むという

形でなされている。③運送契約は、荷送人・運送人という当初の運送契約の当事者にくわえて、荷受人という契約外の第三者が契約に関係してくる点に特徴があるが、イギリス法では日本法よりも厳格に運送契約の当事者が意識されており、契約の相対性の問題を克服することが主要な課題のひとつとされてきた。

本研究では、第2に、ロジスティクス契約について北欧における議論の状況を調査した。本研究に関係する文献として、Per Vestergaard Pedersen, *Transportret*, Copenhagen, 2008 の第11章が挙げられる。同書によれば、ロジスティクス契約は、しばしば、基本契約と個別契約という形で締結され、個別契約としてNASB（北欧のフレイト・フォワーダーのモデル約款）や場合によってはCMR（国際道路運送に関する条約）が摂取されるが、NSABやCMRはロジスティクス業務にとって合理的でない場合もあり、契約によってNSABやCMRにおける物流業者の責任制限等が排除されている場合もあるとする。また、ロジスティクスに関する契約に、各種の運送強行法規が適用されるべきかという点が論じられ、同書を含め、北欧ではこれに否定的な見解が多いようである。

本研究では、第3に、EUにおける海運同盟に対する競争法の一括適用除外の廃止という政策変更について検討した。EUの政策変更は、一括適用除外の正当根拠として、従来、海運同盟はサービス提供を安定化させる効果があり、これは同盟による運賃・船腹量の調整等を通じてでなければ達成できないといった点が言われていたが、少なくとも現在においては、この事情は成立しておらず、EU機能条約101条の要件を満たさなくなっているという議論に基づくものである。日本においても同種の議論は行われているが、コンセンサスは得られておらず、現状において適用除外を廃止する決定はなされていない。

## (2) 隣接分野における理論

Stewart Macaulay は1963年の著名な論文で、現実の取引の形成および紛争解決において、「契約」（同論文では、不測の事態に備えてなされる取引の合理的な計画で法的な制裁を背景とするもの、と定義される）が利用される度合いは必ずしも高くなく、取引継続への期待その他の関係的な契約ガバナンスの方法によって規律されているとの問題を提起した（Stewart Macaulay, *Non-Contractual Relations in Business: A Preliminary Study*, *Am. Sociol. Rev.* 20-1: 55-67, 1963）。

このような流れを受けて、近時の論考では、たとえばフォーマルな契約と当事者間の関係性に基づくガバナンスは代替的な関係に

あるかそれとも相補的な関係にあるか、といった点が論じられている（Laura Poppo and Todd Zenger, *Do Formal Contracts and Relational Governance Function as Substitutes or Complements?*, *Strat. Mgmt. J.*, 23:707-725, 2002 など。同論文はこれらが補完的な関係にあるとする統計的手法を用いた実証研究である。）

また、これとの関係で、「契約書」の意義を考察する論考もある（Mark C. Schuman, *The Contract as Social Artifact*, *Law and Society Rev.* 37-1: 91-142, 2003）。

## (3) 調査の方法論について

本研究において実態調査の方法論について検討したが、Robert K. Yin, *Case Study Research: Design and Methods*, 4<sup>th</sup> ed., Los Angeles, 2009 の方法論が、取引法の実態調査に特に適合的と思われる。同書における「ケース・スタディ」とは一定の手続きが予定されたひとつの調査手法のことであり、漠然とした「事例研究」のことではない。質的調査は量的調査と比べて、客観的でない、一般化が難しいなどとの否定的な評価がなされることが多いが、Yin は、社会科学におけるケース・スタディという調査手法の方法論を確立することで、このような批判に答えている。Yin の方法論が取引法の実態調査に適合すると考える主な理由は、取引法の実態調査においては、調査の対象を多様な観点からコンテキスト内で詳細に調査する必要があるからであり、また、個々に見ると様々に異なる取引実務が調査対象となる取引類型に関して存在する場合に（それが通常である）、同書の analytic generalization の考え方が有用だからである。実際、同書の analytic generalization の考え方と同種の考え方は、すでに、わが国民法分野で行われる判例分析の手法に通ずるものであり、法学者になじみのないものではない。

## (4) 実態調査

本研究では、物流企業（船社、航空会社、フレイト・フォワーダー、倉庫業者）および荷主企業に対するヒアリングを実施し、ロジスティクス業務を中心に調査した。詳細にわたる調査の結果をここで述べることはできないが、概括的な内容としては以下のことが特に注目される。

①これまでの先行研究で述べられていたような関係的なメカニズムが働いている場面が大きい（1つだけ例を挙げれば、ある倉庫業者はロジスティクス業務に関して、納期の遅れの場合の対処は、担当役員などの上席者が出て顧客に対しひたすら謝ることと、同種の問題が生じないように対策を講じることであり、契約上、納期遅れの場合の損害賠償

を定めることはないし、定めたとしても請求されることはまずないとし、これが「日本の（物流業界の）文化」であるとした。業種にもよるが「日本の文化」に言及がなされることは他でも見られた。）

②契約書は、概して、要点のみを定めた簡略なものが用いられている。このことは、契約書が、法的な規律以外の目的で機能していることを推察させる。

③狭い意味での運送のような定型性のある取引と異なり、ロジスティクス業務の契約内容は千差万別で、一般的な請負契約としての性質を多分に含むものである。

④日本の物流業者はサービス・レベルが高く、荷主業者の信頼が高い。運送法制が主として念頭に置く滅失・毀損のような事故は（少なくとも個々の荷主のレベルでは）頻発する事象ではなく、当事者にとって、対処すべき事項として優先順位が高いものではないように思われる。

#### 5. 主な発表論文等

（研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線）

〔雑誌論文〕（計0件）

〔学会発表〕（計1件）

①清水真希子「EUにおける海運同盟への競争法一括適用除外の廃止について」日本海法学会、2011年10月10日、大阪

〔図書〕（計1件）

①清水真希子「EUにおける海運同盟への競争法一括適用除外の廃止について」吉原和志・山本哲生編『変革期の企業法』（商事法務、2011年）409-445頁

〔産業財産権〕

○出願状況（計0件）

名称：

発明者：

権利者：

種類：

番号：

出願年月日：

国内外の別：

○取得状況（計0件）

名称：

発明者：

権利者：

種類：

番号：

取得年月日：

国内外の別：

〔その他〕

①清水真希子「イギリス運送法制」（公益社団法人 商事法務研究会「商事法（運送関係）勉強会 報告書」75～111頁、2012年（非公開資料）

#### 6. 研究組織

(1)研究代表者

清水 真希子 (SHIMIZU MAKIKO)

東北大学・大学院法学研究科・准教授

研究者番号：50302641

(2)研究分担者

( )

研究者番号：

(3)連携研究者

( )

研究者番号：